

## PATENT ABSTRACTS OF JAPAN

(11)Publication number : 2001-213162

(43)Date of publication of application : 07.08.2001

(51)Int.Cl.

B60J 3/00

(21)Application number : 2000-032684

(71)Applicant : TAKEHIRO:KK

(22)Date of filing : 03.02.2000

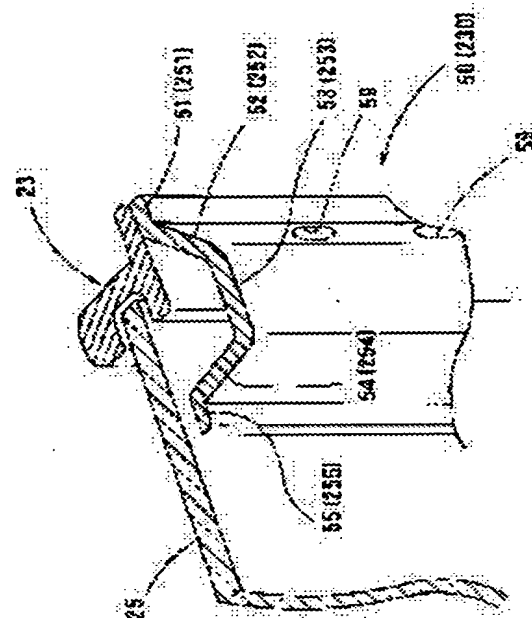
(72)Inventor : KUYAMA MASAHIDE

## (54) SIDE VISOR FOR AUTOMOBILE

## (57)Abstract:

PROBLEM TO BE SOLVED: To restrict incidence of sun light from oblique backward direction (substantially backward direction) so that a driver can concentrate his attention on his driving.

SOLUTION: A side visor is provided for a side door of an automobile and is arranged over a front frame part, an upper frame part, and a rear frame part 23 of a window frame part of the side door. At least a part on a side of a terminal part among parts corresponding to the front frame part and the upper frame part protrudes in the direction having an outer direction component, and an outward protruding part 52 protruding from the rear frame part 23 in the direction having an outer direction component is formed in a part on a side of a terminal part among parts corresponding to the rear frame part 23. A close proximity part 55 positioned in the vicinity of a window glass 25 is formed in a part on a side of a tip part among the parts corresponding to the rear frame part 23, and a part between the outward protruding part 52 and the close proximity part 55 is formed in such a way that it is directed into inward direction substantially in parallel with the forward and backward directions of the automobile or as it is directed in the forward direction.



## LEGAL STATUS

[Date of request for examination]

[Date of sending the examiner's decision of rejection]

[Kind of final disposal of application other than the examiner's decision of rejection or application converted registration]

[Date of final disposal for application]

[Patent number]

[Date of registration]

[Number of appeal against examiner's decision of rejection]

[Date of requesting appeal against examiner's decision of rejection]

 [Date of extinction of right]

Copyright (C); 1998,2003 Japan Patent Office

(19) 日本国特許庁 (J P)

## (12) 公開特許公報 (A)

(11) 特許出願公開番号

特開2001-213162

(P2001-213162A)

(43) 公開日 平成13年8月7日 (2001.8.7)

(51) Int.Cl.<sup>7</sup>

B 6 0 J 3/00

識別記号

F I

B 6 0 J 3/00

テーマコード(参考)

L

審査請求 未請求 請求項の数 3 O L (全 9 頁)

(21) 出願番号 特願2000-32684(P2000-32684)

(22) 出願日 平成12年2月3日 (2000.2.3)

(71) 出願人 000133065

株式会社タケヒロ

愛知県安城市和泉町北大木4番地14

(72) 発明者 久山 昌英

愛知県安城市和泉町北大木4番地14 株式  
会社タケヒロ内

(74) 代理人 100101524

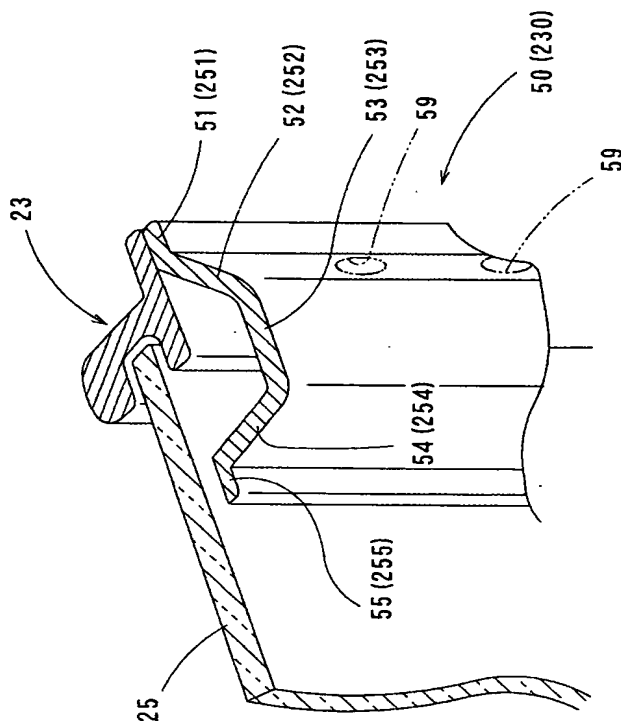
弁理士 長谷川 哲哉

(54) 【発明の名称】 自動車用サイドバイザ

(57) 【要約】

【課題】 斜め後方（ほぼ後方）からの太陽光の入射を制限して、運転者がより一層運転に集中すること等に寄与できるようにする。

【解決手段】 自動車のサイドドアに対して設けられるサイドバイザであって、サイドドアの窓枠部の前側枠部、上側枠部及び後側枠部23にわたって配設され、前側枠部及び上側枠部に対応する部分のうちの少なくとも基端部の側の部分は外側方向成分を有する方向に突出しており、後側枠部23に対応する部分のうちの基端部の側の部分には、後側枠部23から外側方向成分を有する方向に突出する外方突出部52が形成され、後側枠部23に対応する部分のうちの先端部の側の部分には、窓ガラス25の近傍に位置する近接部55が形成され、外方突出部52と近接部55との間の部分は、自動車の前後方向とほぼ平行に又は前側方向に向かうにつれて内側方向に向かうように形成されている。



## 【特許請求の範囲】

【請求項1】 自動車のサイドドアに対して設けられるサイドバイザであって、

前記サイドドアの窓枠部のうちの少なくとも後側枠部に配設され、

前記後側枠部に対応する部分のうちの基端部の側の部分には、前記後側枠部から外側方向成分を有する方向に突出する外方突出部が形成され、

前記後側枠部に対応する部分のうちの先端部の側の部分には、前記窓枠部内に配設される窓部材の近傍に位置する近接部が形成され、

前記外方突出部と前記近接部との間の部分は、前記自動車の前後方向とほぼ平行に又は前側方向に向かうにつれて内側方向に向かうように形成されているサイドバイザ。

【請求項2】 自動車のサイドドアに対して設けられるサイドバイザであって、

前記サイドドアの窓枠部の前側枠部、上側枠部及び後側枠部にわたって配設され、

前記前側枠部及び前記上側枠部に対応する部分のうちの少なくとも基端部の側の部分は、前記前側枠部及び前記上側枠部から外側方向成分を有する方向に突出しており、

前記後側枠部に対応する部分のうちの基端部の側の部分には、前記後側枠部から外側方向成分を有する方向に突出する外方突出部が形成され、

前記後側枠部に対応する部分のうちの先端部の側の部分には、前記窓枠部内に配設される窓部材の近傍に位置する近接部が形成され、

前記外方突出部と前記近接部との間の部分は、前記自動車の前後方向とほぼ平行に又は前側方向に向かうにつれて内側方向に向かうように形成されているサイドバイザ。

【請求項3】 自動車のサイドドアに対して設けられるサイドバイザであって、

前記サイドドアの窓枠部のうちの少なくとも後側枠部に配設され、

前記後側枠部に対応する部分のうちの基端部の側の部分には、前記後側枠部から外側方向成分を有する方向に突出する外方突出部が形成され、

前記後側枠部に対応する部分のうちの先端部の側の部分には、前記窓枠部内に配設される窓部材に当接する当接部が形成され、

前記外方突出部と前記当接部との間の部分は、前記自動車の前後方向とほぼ平行に又は前側方向に向かうにつれて内側方向に向かうように形成されているサイドバイザ。

## 【発明の詳細な説明】

## 【0001】

【発明の属する技術分野】この発明は、自動車用のサイドバイザに関するものである。

## 【0002】

【従来の技術】従来、自動車のサイドドアの窓枠部のうち前側枠部から上側枠部にかけては、サイドバイザが設けられる場合がある。そのサイドバイザは、上述の前側枠部及び上側枠部に対応して前側バイザ部及び上側バイザ部を有し、前側バイザ部は、ほぼ、外側方向に向かうにつれて後側方向に向かい、上側バイザ部は、ほぼ、外側方向に向かうにつれて下方に向かっている。そして、そのサイドバイザは、窓を多少開けても雨や風が車室内に入り込むことを防止する機能を有する。

## 【0003】

【発明が解決しようとする課題】ところで、夕刻等において自動車を走行させる場合、斜め後方（ほぼ後方）からほぼ水平方向に太陽光が入射してくる場合がある。その場合、運転者や同乗者は、顔面を斜め後方から照射されることになる。特に、運転者等が眼鏡を着用している場合には、太陽光が、その眼鏡のレンズの内側に入射し、そのレンズで反射して、運転者等の肉眼に到達する場合もある。このため、運転者がより一層運転に集中できたり、同乗者がより快適に車内で過ごすことができるための技術が模索されていた。

【0004】以上の点に鑑み、本発明は、斜め後方からの太陽光の入射を制限して、運転者がより一層運転に集中すること等に寄与できるサイドバイザを提供することを課題とする。

## 【0005】

【課題を解決するための手段】上記の課題を解決するために、請求項1に係る発明は、自動車のサイドドアに対して設けられるサイドバイザであって、前記サイドドアの窓枠部のうちの少なくとも後側枠部に配設され、前記後側枠部に対応する部分のうちの基端部の側の部分には、前記後側枠部から外側方向成分を有する方向に突出する外方突出部が形成され、前記後側枠部に対応する部分のうちの先端部の側の部分には、前記窓枠部内に配設される窓部材の近傍に位置する近接部が形成され、前記外方突出部と前記近接部との間の部分は、前記自動車の前後方向とほぼ平行に又は前側方向に向かうにつれて内側方向に向かうように形成されているサイドバイザである。

【0006】ここで、「外側方向」「内側方向」「前側方向」とは、自動車を基準に見た方向である。「窓部材の近傍に位置する」とは、窓が閉じられた状態（窓枠部内に窓部材が位置する状態）に基づいて表現したものである。「窓部材」の代表例として窓ガラスがある。その他、合成樹脂によって形成されていてもよい。「前記後側枠部に対応する部分」とは、このサイドバイザが窓枠部の後側枠部のみならず上側枠部（及び前側枠部）にも及んでいる場合に、そのうちの後側枠部に対応する部分を示す趣旨である。また、「前記後側枠部に対応する部分」は、後側枠部の上端部から下端部にわたって延びてい

る場合に限らず、そのうちの一部にのみ対応する場合も含まれる。例えば、後側枠部の上端部から中央高さ位置までの部分にのみ対応する場合である。以上は、他の請求項に係る発明においても同様である。

【0007】この発明のサイドバイザは、自動車のサイドドアの後側枠部から外方へ突出するため、このサイドバイザによって太陽光が斜め後方（ほぼ後方）から車内に入射することが制限される。このため、運転者や同乗者の顔面に太陽光が照射することが制限され、運転者がより一層運転に集中できることになる。また、同乗者もより快適に車内で過ごすことができるようになる。また、この発明のサイドバイザでは、自動車のサイドドアの後側枠部に対応する部分の先端部が窓部材に近接するため、自動車の走行の際に相対的に自動車の前方から後方へ流れる風が、このサイドバイザと窓部材との間に侵入することが制限される。また、このサイドバイザについて先端部から基端部の方向に沿って見れば、当接部と外方突出部との間の部分は、外側方向に向かうにつれて後側方向に向かうか、自動車の前後方向とほぼ平行に延びている。このため、前述の風はこのサイドバイザに沿って円滑に後方に流れる。これらのため、その風による自動車の走行に対する抵抗が低く抑えられる。

【0008】請求項2に係る発明は、自動車のサイドドアに対して設けられるサイドバイザであって、前記サイドドアの窓枠部の前側枠部、上側枠部及び後側枠部にわたって配設され、前記前側枠部及び前記上側枠部に対応する部分のうちの少なくとも基端部の側の部分は、前記前側枠及び前記上側枠部から外側方向成分を有する方向に突出しており、前記後側枠部に対応する部分のうちの基端部の側の部分には、前記後側枠部から外側方向成分を有する方向に突出する外方突出部が形成され、前記後側枠部に対応する部分のうちの先端部の側の部分には、前記窓枠部内に配設される窓部材の近傍に位置する近接部が形成され、前記外方突出部と前記近接部との間の部分は、前記自動車の前後方向とほぼ平行に又は前側方向に向かうにつれて内側方向に向かうように形成されているサイドバイザである。

【0009】請求項2に係る発明のサイドバイザでも、請求項1に係る発明のサイドバイザと同様の作用効果を得ることができる。また、請求項2に係る発明のサイドバイザは、自動車のサイドドアの窓枠部の前側枠部及び上側枠部に対応する部分も有しているため、その部分による雨よけ効果等も同時に得られる。また、前側枠部及び上側枠部に対応する部分を別個に配設するよりも、製造及び取付作業が効率的なものとなるとともに、低コスト化が図られる。

【0010】請求項1又は請求項2に係る発明の改良発明として、次のものが考えられる。「請求項1又は請求項2に記載のサイドバイザであって、前記後側枠部に対応する部分のうちの外方突出部に、空気通過孔部が形成

されているサイドバイザ。」この発明のサイドバイザでは、近接部と窓部材との間の隙間に侵入した風は、空気通過孔部から抜け出ていく。このため、この発明では、自動車の走行に対する抵抗がより低く抑えられる。

【0011】請求項3に係る発明は、自動車のサイドドアに対して設けられるサイドバイザであって、前記サイドドアの窓枠部のうちの少なくとも後側枠部に配設され、前記後側枠部に対応する部分のうちの基端部の側の部分には、前記後側枠部から外側方向成分を有する方向に突出する外方突出部が形成され、前記後側枠部に対応する部分のうちの先端部の側の部分には、前記窓枠部内に配設される窓部材に当接する当接部が形成され、前記外方突出部と前記当接部との間の部分は、前記自動車の前後方向とほぼ平行に又は前側方向に向かうにつれて内側方向に向かうように形成されているサイドバイザである。

【0012】ここで、「窓部材に当接する」とは、前述と同様に、窓が閉じられた状態（窓枠部内に窓部材が位置する状態）に基づいて表現したものである。

【0013】この発明のサイドバイザでは、太陽光の入射の制限について、請求項1と同様の作用効果を得ることができる。また、この発明のサイドバイザでは、自動車のサイドドアの後側枠部に対応する部分の先端部が窓部材に当接するため、自動車の走行の際に相対的に自動車の前方から後方へ流れる風が、このサイドバイザと窓部材との間に侵入することが防止される。また、このサイドバイザについて先端部から基端部の方向に沿って見れば、当接部と外方突出部との間の部分は、外側方向に向かうにつれて後側方向に向かうか、自動車の前後方向とほぼ平行に延びている。このため、前述の風はこのサイドバイザに沿って円滑に後方に流れる。これらのため、その風による自動車の走行に対する抵抗が低く抑えられる。なお、この発明のサイドバイザも、自動車のサイドドアの上側枠部に対応する部分を有していてもよい。

【0014】この発明の改良発明として、次のものが考えられる。「自動車のサイドドアに対して設けられるサイドバイザであって、前記サイドドアの窓枠部の前側枠部、上側枠部及び後側枠部にわたって配設され、前記前側枠部及び前記上側枠部に対応する部分の少なくとも基端部の側の部分は、前記前側枠及び前記上側枠部から外側方向成分を有する方向に突出しており、前記後側枠部に対応する部分のうちの基端部の側の部分には、前記後側枠部から外側方向成分を有する方向に突出する外方突出部が形成され、前記後側枠部に対応する部分のうちの先端部の側の部分には、前記窓枠部内に配設される窓部材に当接する当接部が形成され、前記外方突出部と前記当接部との間の部分は、前記自動車の前後方向とほぼ平行に又は前側方向に向かうにつれて内側方向に向かうように形成されているサイドバイザ。」この発明では、請

求項2に係る発明と同様の作用効果を得ることができる。

【0015】

【発明の実施の形態】〔実施形態1〕次に、本発明の実施形態1を図1～図5に基づいて説明する。図1に示すように、このサイドバイザ30は、自動車の前側のサイドドアD1に対して取り付けられるものである。

【0016】図2及び図3に示すように、サイドドアD1は、ドア本体部10と窓枠部20を有している。ドア本体部10は、サイドドアD1のほぼ下半部を占め、窓枠部20はドア本体部10の上方に設けられている。窓枠部20は、前側枠部21、上側枠部22、後側枠部23を有している。窓ガラス25（窓部材）は、サイドドアD1に対して開閉可能に設けられており、閉状態の際には窓枠部20に対して嵌まるようにして、窓枠部20に囲まれた空間に位置する。開状態の際には窓ガラス25はドア本体部10内に收容される。なお、以上のことは、後側のサイドドアD2においても同様である。

【0017】前側枠部21は、サイドドアD1の前側において、上方に向かうにつれて後側方向に向かうように斜めに延びている。上側枠部22は、サイドドアD1の上側において、ほぼ水平に延びている。後側枠部23は、サイドドアD1の後側において、ほぼ鉛直に延びている。

【0018】サイドバイザ30は、前側枠部21、上側枠部22、後側枠部23に沿って形成されている。サイドバイザ30のうち、前側枠部21に対応する部分を前側バイザ部40、上側枠部22に対応する部分を上側バイザ部45、後側枠部23に対応する部分を後側バイザ部50ということとする。前側バイザ部40、上側バイザ部45、後側バイザ部50は、連続して一体的に形成されている。サイドバイザ30は、半透明又は不透明の合成樹脂によって形成されている。なお、後側バイザ部50のみが半透明又は不透明であってもよい。

【0019】前側バイザ部40及び上側バイザ部45の両者の基端部の側の部分は、外側方向成分を有する方向に突出している。すなわち、前側バイザ部40の基端部の側の部分は、外側方向に向かうにつれて後側方向に向かうように斜めに突出しており、前側バイザ部40の先端部の側の部分は、ほぼ後側方向に向かっている。図4に示すように、上側バイザ部45の基端部の側の部分は、外側方向に向かうにつれて下方に向かうように斜めに突出しており、上側バイザ部45の先端部の側の部分は、ほぼ下方に向かっている。

【0020】図5に示すように、後側バイザ部50は、その横断面において、基端部から先端部にかけて、取付部51、外方突出部52、略平行部53、窓部材接近部54、近接部55を有している。

【0021】取付部51は、後側枠部23（そのうちの外側の後縁部）と平行に形成され、後側枠部23の当該

後縁部に取り付けられる。外方突出部52は、外側方向成分を有する方向に延びている。すなわち、外側方向に向かうにつれて前側方向に向かうように延びている。略平行部53は、自動車の前後方向とほぼ平行に前側方向に向かって延びている。図4に示すように、略平行部53は、上側バイザ部45（その下端部）と面一状に形成されている。

【0022】図5に戻り、窓部材接近部54は、前側方向に向かうにつれて内側方向（窓ガラス25に接近する方向）に向かって延びている。近接部55は、自動車の前側方向に向かうように、窓ガラス25とほぼ平行に形成され、窓ガラス25の近傍に位置する。すなわち、近接部55は窓ガラス25に接触しておらず、両者間には隙間が存在している。図4に示すように、窓部材接近部54及び近接部55は、接続部46を介して上側バイザ部45と連設されている。接続部46は、上方に向かうにつれて外側方向に向かうように斜めに形成されている。なお、近接部55は、上記のように窓部材接近部54から折れ曲がるようにして窓ガラス25とほぼ平行に形成されるのではなく、単に窓部材接近部54の先端が近接部とされていてもよい。

【0023】次に、このサイドバイザ30の作用効果について説明する。図2及び図5等に示すように、このサイドバイザ30によれば、そのうちの後側バイザ部50（半透明又は不透明である）によって、斜め後方（ほぼ後方）から入射してくる太陽光を制限（遮断）することができる。このため、運転者の顔面に斜め後方（ほぼ後方）から太陽光が照射することが防止され、運転者はより一層運転に集中することができる。同様に、助手席の同乗者も、より一層快適に車内で過ごすことができる。

【0024】また、このサイドバイザ30では、後側バイザ部50の先端部の近接部55が窓ガラス25に近傍に位置することから、自動車の走行の際に相対的に自動車的前方から後方へ流れる風は、近接部55と窓ガラス25との間の隙間にあまり侵入しない。また、後側バイザ部50の窓部材接近部54は、近接部55（先端部）から取付部51（基端部）に至る方向に沿って見れば、外側方向に向かうにつれて後側方向に向かっている。また、略平行部53は、自動車の前後方向にほぼ平行に延びている。このため、上述した自動車の走行の際に相対的に自動車的前方から後方へ流れる風は、窓部材接近部54及び略平行部53に沿って円滑に後方へ流れる。以上のように、このサイドバイザ30では、その風による自動車の走行に対する抵抗が低く抑えられる。

【0025】〔実施形態1の変形例〕次に、上述の実施形態1の変形例について、実施形態1との相違点に着目して説明する。図5において2点鎖線で仮想的に示すように、このサイドバイザ30の後側バイザ部50の外方突出部52には、複数個の空気通過孔部59が形成されている。これによって、自動車の走行の際に近接部55

と窓ガラス25との間の隙間から侵入した風は、空気通過孔部59から抜け出ていく。このため、自動車の走行の際に相対的に自動車の前方から後方へ流れる風による自動車の走行に対する抵抗がより低く抑えられる。

【0026】〔実施形態2〕次に、本発明の実施形態2について、図1～図3、図6に基づいて、実施形態1との相違点を中心に説明する。なお、実施形態1と同一又はほぼ同一の部材については、同一の符号を付して説明を省略又は簡略なものとする。このことは、他においても同様である。図1に示すように、このサイドバイザ130も、自動車の前側のサイドドアD1に対して取り付けられるものである。

【0027】このサイドバイザ130も、前側枠部21、上側枠部22、後側枠部23に沿って形成されており、前側バイザ部40、上側バイザ部45、後側バイザ部150を有している。これらは連続して一体的に形成されている。サイドバイザ130も、半透明又は不透明の合成樹脂によって形成されている。なお、後側バイザ部150のみが半透明又は不透明であってもよい。

【0028】図6に示すように、後側バイザ部150は、その横断面において、基端部から先端部にかけて、取付部151、外方突出部152、略平行部153、窓部材接近部154、当接部155を有している。

【0029】取付部151は、後側枠部23（そのうちの外側の後縁部）と平行に形成され、後側枠部23の当該後縁部に取り付けられる。外方突出部152は、外側方向成分を有する方向に延びている。すなわち、外側方向に向かうにつれて前側方向に向かうように延びている。略平行部153は、自動車の前後方向とほぼ平行に前側方向に向かって延びている。

【0030】窓部材接近部154は、前側方向に向かうにつれて内側方向（窓ガラス25に接近する方向）に向かって延びている。当接部155は、自動車の前側方向に向かうように窓ガラス25と平行に形成されており、窓ガラス25と当接する。当接部155の内側部分には、ゴム又は軟質の合成樹脂等の緩衝部材156が取り付けられている。なお、当接部155の内側部分に、上述のような緩衝部材156が取り付けられているのではなく、植毛がなされており、その毛材が窓ガラス25と接触していてもよい。

【0031】次に、このサイドバイザ130の作用効果について説明する。図2及び図6等 に示すように、このサイドバイザ130によれば、そのうちの後側バイザ部150（半透明又は不透明）によって、斜め後方（ほぼ後方）から入射してくる太陽光を制限（遮断）することができる。このため、運転者の顔面に斜め後方（ほぼ後方）から太陽光が照射することが防止され、運転者はより一層運転に集中することができる。同様に、助手席の同乗者も、より一層快適に車内で過ごすことができる。

【0032】また、このサイドバイザ130では、後側

バイザ部150の先端部の当接部155が窓ガラス25に当接するとともに、窓部材接近部154は、当接部155（先端部）から取付部151（基端部）に至る方向に沿って見れば、外側方向に向かうにつれて後側方向に向かっている。また、略平行部153は、自動車の前後方向にほぼ平行に延びている。このため、自動車の走行の際に相対的に自動車の前方から後方へ流れる風は、後側バイザ部150（当接部155）と窓ガラス25との間に侵入することが防止されるとともに、窓部材接近部154に沿って円滑に後方へ流れる。このため、その風による自動車の走行に対する抵抗が低く抑えられる。

【0033】〔実施形態3〕次に、本発明の実施形態3について、実施形態1との相違点を中心に、図5及び図7に基づいて説明する。図7に示すように、このサイドバイザ230は、窓枠部20の後側枠部23に対して取り付けられる。このサイドバイザ230は、実施形態1のサイドバイザ30の後側バイザ部50に相当するものである。

【0034】図5に示すように、このサイドバイザ230も、実施形態1のサイドバイザ30の後側バイザ部50と同様に、その横断面において、基端部から先端部にかけて、取付部251、外方突出部252、略平行部253、窓部材接近部254、近接部255を有している。そして、実施形態1のサイドバイザ30と同様の作用効果を得ることができる。

【0035】図7に示すように、このサイドバイザ230は、従来のサイドバイザ（従来型サイドバイザ235という）との組み合わせで使用することもできる。なお、従来型サイドバイザ235は、公知のように、前側バイザ部240及び上側バイザ部245を有しており、窓枠部20の前側枠部21及び上側枠部22に対して取り付けられる。

【0036】なお、このサイドバイザ230においても、実施形態1の変形例と同様に、外方突出部252に複数の空気通過孔部が形成されていてもよい。また、実施形態2と同様に、近接部255のかわりに当接部（ゴム又は軟質の合成樹脂等の緩衝部材を伴う）が形成されて、その当接部（正確には緩衝部材）が窓ガラス25と当接する構造であってもよい。また、当接部に植毛がされて、その毛材がガラス窓25と接触するものでもよい。上記によって、各々、実施形態1の変形例又は実施形態2と同様の効果を得ることができる。

【0037】〔実施形態4〕次に、本発明の実施形態4について、図8に基づいて説明する。この実施形態4は実施形態1及び3の変形例であり、それらとの相違点を中心に説明する。このサイドバイザ330（後側バイザ部350）は、その横断面において、基端部から先端部にかけて、取付部351、外方突出部352、窓部材接近部354、近接部355を有しており、実施形態1における略平行部53に相当するものを有していない。そ

して、このサイドバイザ330でも、実施形態1及び3と同様の作用効果を得ることができる。

【0038】なお、このサイドバイザ330では、上側バイザ部（実施形態1における上側バイザ部45に相当する）を有するものの場合、後側バイザ部350と上側バイザ部とは接続部を介して連設される。接続部は、実施形態1における接続部46に相当するものであり、上方に向かうにつれて外側方向に向かうように形成される。

【0039】また、このサイドバイザ330においても、実施形態1の変形例と同様に、外方突出部352に複数の空気通過孔部が形成されていてもよい。また、実施形態2と同様に、近接部355のかわりに当接部（ゴム又は軟質の合成樹脂等の緩衝部材を伴う）が形成されて、その当接部（正確には緩衝部材）が窓ガラス25と当接する構造であってもよい。また、当接部に植毛がされて、その毛材がガラス窓25と接触するものでもよい。上記によって、各々、実施形態1の変形例又は実施形態2と同様の効果を得ることができる。

【0040】〔実施形態5〕実施形態5のサイドバイザとして、自動車の後側のサイドドアD2（図1参照）に取り付けられるものも考えられる。その場合は、図1に示すように、後側のサイドドアD2の窓枠部のうちの上側枠部及び後側枠部に対応して、上側バイザ部445及び後側バイザ部450を一体的に有するサイドバイザ430が考えられる。すなわち、実施形態1、2のサイドバイザ30、130から前側バイザ部40、140を削除したものに相当する。なお、前側バイザ部を一体的に有していてもよい。

【0041】また、後側のサイドドアD2の後側枠部のみに対応するものも考えられる。すなわち、実施形態3のサイドバイザ230に相当する。その場合は、上側枠部に対応する従来型サイドバイザとの組み合わせでも使用され得る。

【0042】以上のような自動車の後側のサイドドアD2に取り付けられるサイドバイザでは、主に後部座席に乗車した同乗者に対して、後方から太陽光が入射することが防止される。

【0043】なお、上記のものはあくまで本発明の実施形態にすぎず、当業者の知識に基づき種々の変更を加えた態様で本発明を実施できることはもちろんである。

#### 【図面の簡単な説明】

【図1】本発明の実施形態（実施形態1、2、5）であるサイドバイザが取り付けられた自動車全体を示す側面図である。

【図2】本発明の実施形態1、2のサンバイザを示す斜視図である。斜め後方から見た状態を示す。

【図3】本発明の実施形態1、2のサンバイザを示す斜視図である。斜め前方から見た状態を示す。

【図4】本発明の実施形態1のサンバイザの断面図である。図1中のIV-IV線で仮想的に切断した図である。

【図5】本発明の実施形態1、3のサンバイザ（後側バイザ部）の横断面を示す斜視図である。

【図6】本発明の実施形態2のサンバイザ（後側バイザ部）の横断面を示す斜視図である。

【図7】本発明の実施形態3のサンバイザを示す斜視図である。斜め後方から見た状態を示す。

【図8】本発明の実施形態4のサンバイザ（後側バイザ部）の横断面を示す斜視図である。

#### 【符号の説明】

20 窓枠部

21 前側枠部

22 上側枠部

23 後側枠部

25 窓ガラス（窓部材）

30、130、230、330、430 サイドバイザ

40 前側バイザ部

45、445 上側バイザ部

50、150、350、450 後側バイザ部

52、152、252、352 外方突出部

53、153、253 略平行部

54、154、254、354 窓部材接近部

55、255、355 近接部

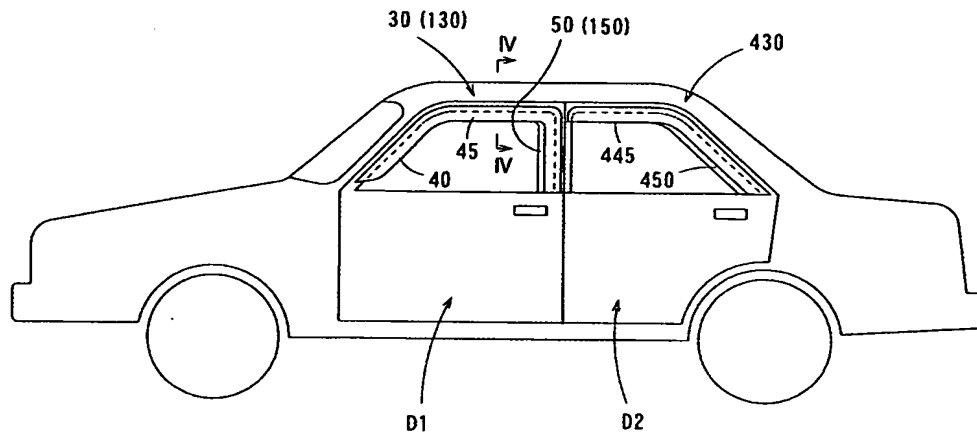
155 当接部

D1 前側のサイドドア

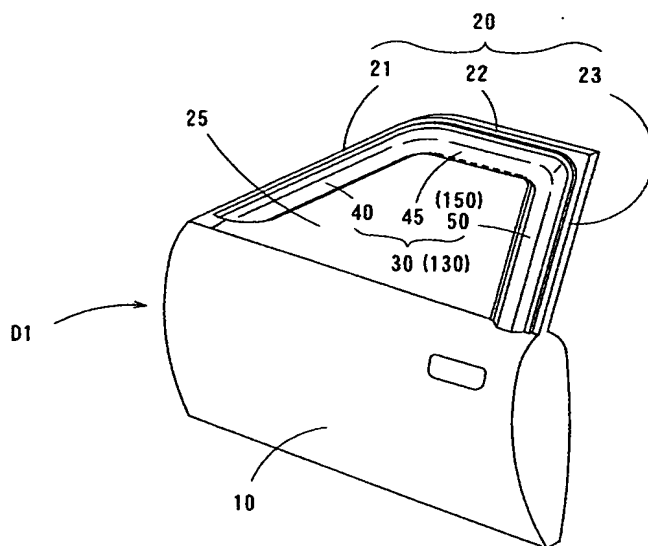
D2 後側のサイドドア



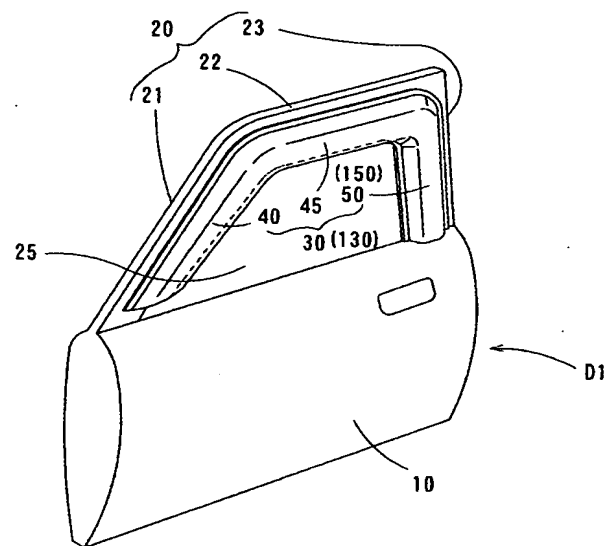
【図1】



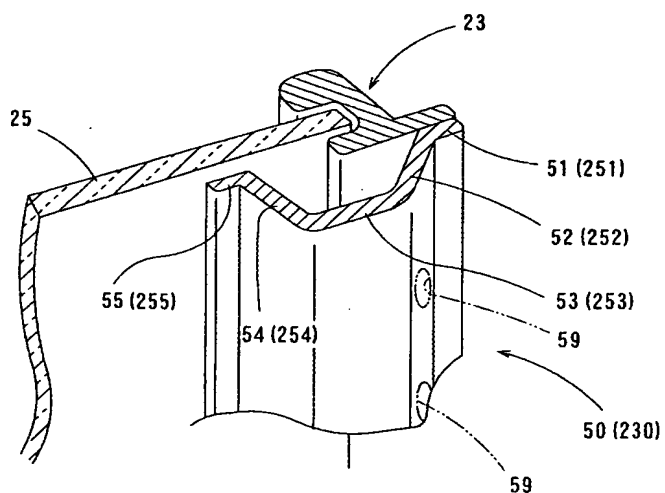
【図2】



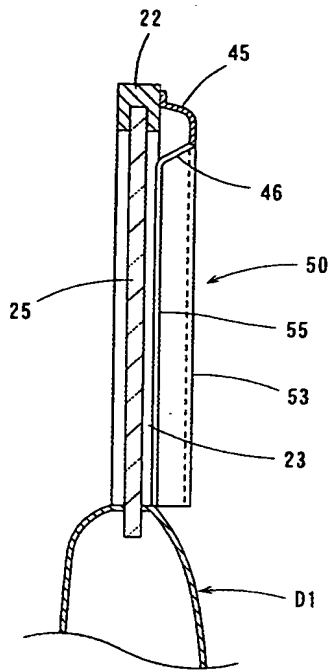
【図3】



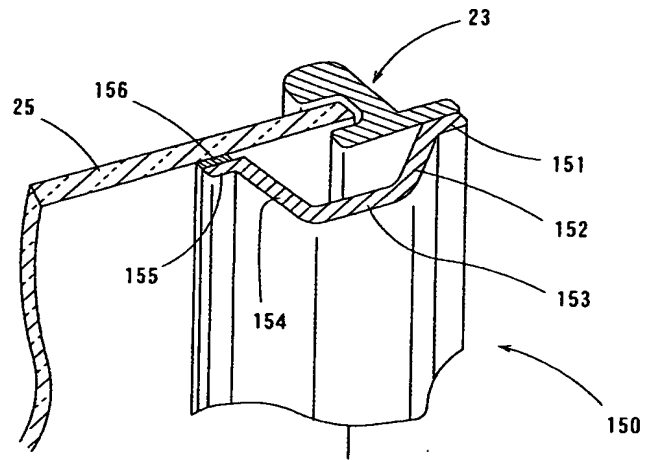
【図5】



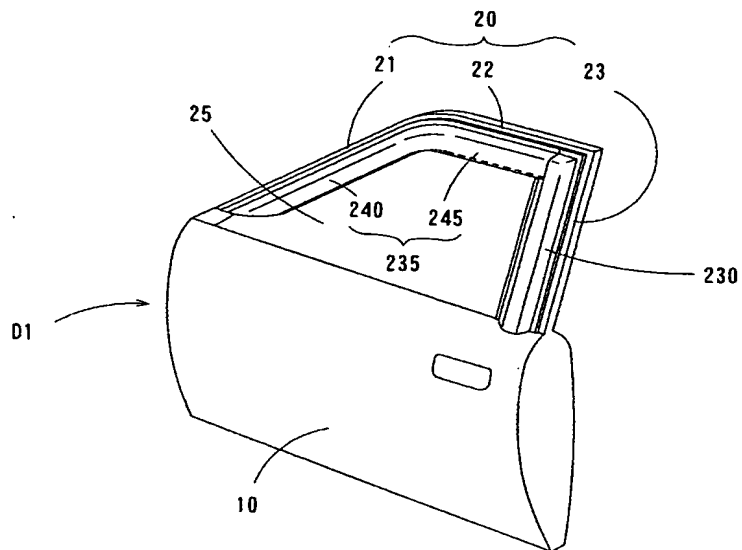
【図4】



【図6】



【図7】



【図8】

